

Tucker Sedan 1948

MOTORNYTT torsdag 10 oktober
Föregående onsdag 9 oktober



1. Ny rapport: Självkörande bilar kan skapa trafikkaos dygnet runt

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-02 12:33

Få stora biljättar tvivlar på att självkörande bilar kommer spela en viktig roll i framtiden. Om bilköparna nu börjar svika och många av dem på allvar funderar på att gå med i en bilpool – i framtiden med självkörande bilar – minskar efterfrågan på nya bilar snabbt.



Audi är en av många biltillverkare som utvecklar autonoma bilar.

Men det senaste året har de självkörande bilarna tappat lite momentum, verkar det som. Enligt en chef på Ford kommer autonoma fordon bara hålla i fyra år, vilket inte låter särskilt klimat-smart, och Volvochefen Håkan Samuelsson har erkänt att tekniken kring självkörande bilar är "mer utmanande än vi trodde".

Ett av de främsta argumenten för självkörande bilar är att de kan minska risken för kö och trafikstockning i storstäderna. Om bilarna är uppkopplade och pratar med varandra och trafik-ljusen i närheten kan de köras betydligt effektivare än om en mänsklig förare satt bakom ratten.

Trafikstockning dygnet runt

Men nu ifrågasätts även det argumentet i en rapport från Transport & Environment. "Förar-lösa bilar kan skapa kökaos och trafikstockningar dygnet runt i Europas städer", står det bland annat.

Den främsta anledningen är att förarlösa bilar kan bli så billiga att använda att de hotar kollek-tivtrafiken. Om en självkörande bil är bekvämare och nästan lika billig som bussen eller tunnel-banan kommer fler välja bilen. Då behövs fler självkörande bilar på vägarna och kökaoset är ett faktum.

Läs också: Volvochefen om självkörande bilar: "Mer utmanande än vi trodde"

Det finns också risk för att självkörande bilar cirkulerar i städerna i jakt på parkeringsplatser, eller att någon skickar iväg en självkörande bil på ett ärende för att till exempel hämta upp någon på andra sidan stan. Då går den helt tom åt ena hållet och bidrar till trafikstockningar.

"Automatisering, elektrifiering och delning är tre revolutioner som kan omvandla sättet vi rör oss på"

Enligt den här studien finns risk att självkörande bilar ökar trafiken i europeiska städer med mellan 50 och 150 procent till 2050. I så fall blir det kö dygnet runt. Och de närmaste åren kommer även många självkörande bilar drivas av förbränningsmotorer – inte elmotorer – vilket ökar utsläppen.

"Automatisering, elektrifiering och delning är tre revolutioner som kan omvandla sättet vi rör oss på. Men om det är något bra för miljön och levnadsstandarden i våra städer är helt upp till valen som regeringar, kommuner och borgmästare gör", säger Yoann Le Petit på T&E.



"Självkörande bilar kommer bara hålla i fyra år"
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Volvochefen om självkörande bilar: "Mer utmanande än vi trodde"



Erik Söderholm



2. Därför tvekar PSA-chefen om elbilarna: "Måste skydda mina anställda"

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2019-10-04, 06:13

"Koldioxidreglerna kan ta livet av oss om vi inte klarar av kraven."



Det har gått ganska trögt för Peugeot och Citroën att få fram vettiga elbilar. Men nu har något hänt. Peugeot har precis släppt de svenska priserna för småbilen e-208 och dessutom kommer flera nya laddhybrider. Och efter köpet av Opel får PSA-koncernen lanseras också Peugeot e-208 som en Opel i form av Corsa-e.

På Frankfurtsalongen fick vi en pratstund med PSA-chefen Carlos Tavares. Han säger sig behöva "skydda sina anställda" i elbilsomställningen.



• Ni satsar inte på elektrifiering till 100 procent, som till exempel Volkswagen. Vad är det ni ser som VW missar?

"Vad som är sant idag kommer inte att vara sant imorgon. Ingen vet hur de närmaste fem åren kommer se ut. Vilka beslut tar olika städer, vilka incitament finns för elektrifierade bilar i olika länder, hur snabbt byggs laddinfrastrukturen ut? Det är för många externa faktorer som påverkar. Därför måste vi ha alla möjligheter att kunna bygga exakt den typen av bilar som efterfrågas, i rätt volym. Förbränningsmotorer, laddhybrider eller elbilar. Jag har ett ansvar för mina anställda, deras jobb, liv och mentala hälsa. Jag måste skydda mina anställda. Vem tar annars det ansvaret?"

• Du är tveksam till den snabba elbilsomställningen?

"Jag var nyligen i Bryssel och träffade politiker och försökte få dem att se hela bilden, inte bara koldioxidutsläppen från bilar. Var kommer energin ifrån? Hur återanvänds batterierna? Hur tillverkas batterierna? Jag vill att vi ska ha en livscykelanalys, så vi ser hela problemet. Men det är vi inom bilindustrin som anses vara miljöbovarna. Det är inte industrin som påverkar framtiden, det är politikernas beslut, de dikterar vad som är rätt teknik, vad folk ska tycka. Vår roll är att göra det vi måste."

• Opel har på kort tid gått till att vara mycket lönsamma. Beror det på att ni inte investerar lika tungt i ny teknik?

"Vi kunde investera mer, men vi kan inte ha för komplicerade tillverkningssystem, då skulle vi lätt snubbla. Vi måste ta hand om våra resurser, ta skarpa beslut och ha få modeller. Vi måste styra stadigt mot den storm som kommer. Tyvärr går ökningen av eltillverkning långsammare än elbilstillverkningen. Och inom EU beskattas bränsle med 448 miljoner euro, hur ska vi få in de pengarna när vi kör elbilar?"

• Vad är din analys av Frankfurtsalongen?

"Motorshower kommer bara överleva om inte bilföretagen stryps av koldioxidkraven. Bilföretagen kommer lägga pengarna där de måste, och då kan salongerna gå under. Men vår kostnad för utställningen är en tredjedel mot förra showen och det ser fortfarande bra ut. Bilsalonger är marknadsföring som motorsport, tidningar, internet."

• Vilken är er största utmaning: de kinesiska tillverkarna och den kinesiska marknaden eller koldioxidututsläppskraven?

"Båda, vi måste digitalisera oss snabbare men koldioxidgränserna kan ta livet av oss om vi inte klarar av kraven. Är trycket på företagen rimligt?"



["Politikerna är blinda – elektrifieringen kan skada hela samhället"]



[PSA-chefen: "Vi vet egentligen inte hur man säljer elbilar"]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Suzuki Waku Spo – ombyggbar retrobil med hybridteknik

Peter Klemensberger

3 oktober 2019

Tokyosalongen närmar sig och där ska Suzuki visa upp ett retrodoftande koncept. Waku Spo kan byggas om efter behag och har hybridteknik under skalet.



Retrodesignen som blommade upp med bilar som Volkswagen New Beetle, Mini Cooper och Chrysler PT Cruiser för tjugo år sedan (!) har fått ett uppsving. Nyligen lanserade Honda e är kanske den bil som fått mest uppmärksamhet den senaste tiden, en elbil med kopplingar till första generationen Honda Civic från 1972. Nu kontrar Suzuki med konceptet Waku Spo.





Konceptet ska visas upp under Tokyosalongen senare denna månad och fastän det är just ett koncept sitter vi här på redaktionen och håller tummarna. Bilen presenteras under parollen Waku Waku Switch for Everyone: Excitement for you, excitement for everyone – spänning för dig, spänning för alla.

Bilen är generationsöverskridande och ska kunna avnjutas av alla i familjen i såväl vardagssammanhang som för nöje. Inte samtidigt dock då det rör sig om en liten bil i A-segmentet. Bilen ska dock kunna transformeras både till innehållet på skärmarna som karossen i sig. På bilderna ser vi till exempel hur en modul kan byggas på bakpartiet för att ”förvandla” den till en kombi men även fronten ska kunna bytas ut.



Inspirationen må ha kommit från den egna lilla modellen Suzuki Fronte som kom i en rad olika generationer mellan 1963 och 1988 då den ersattes av modellen Alto. Men i ärlighetens namn har man nog även sneglat på Nissans gamla modellflora. Idén med modulen på baken fanns på den kilformade 1980-talsmodellen EXA, men Nissan är även en pionjär när det gäller retrodoftande småbilar med modeller som Figaro och Pao. Den sist nämnda körde vi på Teknikens Värld när det begav sig i nummer 18/1989 vilket vi har tagit upp här på sajten under vinjetten Udda Bilar. Figaro körde vi i syskontidningen Moderna Klassiker nummer 1/2019.

Waku Spo bjuder på spänning även på ett annat plan då det är en laddhybrid. Några tekniska specifikationer lämnar man dock inte ut i dagsläget, vi får hålla oss till salongen. Där kommer även konceptet Hanare visas, en självkörande minibuss som du ser på bild här nedan.



Nissan EXA 1986-1990



Ball, eller bara udda, det är frågan om Nissan EXA, eller Pulsar Coupé, som modellen heter i svenska bilregistret. Genom att ta bort eller byta ut olika delar av karossen förvandlades bilen från coupé till cab eller till, som ovan, kombi. Den udda konstruktionen hade designats i Kalifornien, och kallades officiellt ”Sportbak”. En sammanhängande ruta över båda sidorna och taket, samt en upprättstående ruta rakt bakåt. De små rutorna bakom sidodörrarna satt på plats även när bilen kördes som coupé. Modellen ersattes 1991 av 100NX. Utan samma bakrutekonstruktion.

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Kia XCeed till Sverige för 236 500 kronor

Mattias Rabe 4 oktober 2019

I somras utökades Kia Ceed-familjen med crossovern XCeed. Nu är den aktuell för Sverige och kommer hit med en bensinmotor under huven. I ett senare skede kommer laddhybriden.



Först kom Ceed, därefter Ceed Sportswagon och sedan ProCeed – nu kommer XCeed. Modellen presenterades i juni men det är nu i oktober som den når Sverige.

Kia XCeed är Ceed-familjens crossover, den är nämligen varken en vanlig halvkombi eller en suv, utan ett mellanting. Den 439,5 centimeter långa bilen, som gör den 8,5 centimeter längre än vanliga Ceed, har 4,2 centimeter högre markfrigång än sina syskon, totalt 18,4 centimeter.





Rymligare

XCeed är lastvänligare än halvkombin. 426 liter ryms i bagageutrymmet med uppfälld baksätesrygg (som kan fällas i tre delar), 31 liter mer än i Ceed. Siffran är dock betydligt lägre än i ProCeed (594 liter) och Ceed Sportswagon (625 liter).





Motor och pris

När XCeed nu kommer till Sverige gör den det med en 1,4 T-GDi-bensinmotor på 140 hästkrafter och 242 newtonmeter som kan kopplas samman med antingen en sexväxlad manuell låda eller en sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Drivningen sker på framhjulen.

Priset börjar på 236 500 kronor och för den slanten får man en manuellt växlad XCeed i utrustningsgrad Advance. För ytterligare 15 000 kronor, totalt 251 500 kronor, får man samma bil och utrustningsgrad men med DCT-dubbelkopplingslådan.

Vill man gå upp ett steg på utrustningsskalan väljer man XCeed Advance Plus som är standardutrustad med dubbelkopplingslådan. Denna modellversion kostar från 271 400 kronor.

Laddhybrid

Kia XCeed Plug-in Hybrid, det vill säga den laddbara hybriden, kommer till Sverige vid ett senare tillfälle, närmare bestämt under första kvartalet 2020. Någon prislapp har laddhybriden ännu inte fått.

XCeed Plug-in Hybrid har samma drivlina som Kia Niro Plug-in Hybrid, det vill säga en 1,6-liters bensinmotor och en elmotor som tillsammans ger 141 hästkrafter och 265 newtonmeter. Räckvidden vid körning på enbart el är uppemot sex mil (NEDC).

Kruxet med laddhybriden är att bagageutrymmet krymper en hel del, från 426 till 291 liter.

Laddhybriden XCeed Plug-in Hybrid dyker upp i Sverige under första kvartalet 2020.

Svensk premiärhelg för XCeed är det hos Kia-handlarna den 19-20 oktober.



GALLERI
Kia XCeed 2020
92 bilder

ViBilägare

5. Provkörning: Cupra Ateca (2019)

Publicerad 2019-10-05 10:00

Text Tommy Wahlström

Seat ger mellansuven Ateca prefixet Cupra och stoppar i den starka men törstiga turbomotorn från Golf R. Resultatet blir lättsmält, välsmakande och ganska udda.



Grillen med Cupralogo samt namnet utskrivet i klartext är unikt för modellen.

Spanska Seat ansluter till den rådande trenden att skapa nya varumärken. Tidigare har man gett sina sportigare bilar suffixet ”Cupra”. För att höja varumärkets status och därmed kunna ta mer betalt för produkterna, har man nu rört om i grytan. Suffixet har blivit prefix och därför heter Cupra Ateca som den gör.

Frågan är hur seriöst Seat egentligen ser på hela transformationen. Seatemblemen är utbytta mot Cupra-diton på de flesta ställen men man har missat här och var. Inuti strålkastarinsatserna står det fortfarande Seat och öppnar man Apple Carplay möts man av en Seatlogotype.

"Det blir till att hänga krampaktigt i ratten för att inte glida ur sätet när det går undan."

Lyckligtvis har inte chassi-teknikerna varit lika slarviga. Elektroniskt ställbara stötdämpare är standard. Jämfört med grundversionen av Ateca är Cupra rejält uppspänd i sportläget. Suvarna från VAG-koncernen på MQB-plattformen är alla fina att köra men tack vare sitt behändiga format (Ateca är bland de mindre i gänget) blir den här bilen extra lättmanövrerad och villig.



Tydliga digitala instrument och lättanvända fysiska reglage.
Cupra Ateca har utmärkt förarmiljö.

En del av sportighetskänslan förtas av de platta förarstolarna. Det blir till att hänga krampaktigt i ratten för att inte glida ur sätet när det går undan. Man undgår inte att detta är en mellanklassuv för den mindre familjen och rakt ingen sportbil.

Den glada turbomotorn verkar dock inte medveten om detta. Tvålitersfyran lämnar massor av vridmoment från låga varv och bjuder på busiga avgasknallar vid gasuppsläpp i det sportiga Cupra-läget på körprofilväljaren. Bränsleförbrukningen är tyvärr hög redan vid normal körning och det blir inte bättre av att motorn vill ha 98 oktan för att göra sitt allra bästa.

I komfortläget på motorväg fungerar fjädringen bra men däckbullret stör. Koncernsyskonen brukar vara tystare än såhär så vi riktar ett anklagande finger mot de 19-tumshjul med däck från Pirelli som satt monterade på bilen vi körde.

Materialvalet i inredningen känns bitvis långt från premium men jag uppskattar att Cupra inte fallit i fällan att spöka ut designen med inlägg i fejkad kolfiber eller kontrastsömmar i ”sportiga” färger. Layouten är felfri och förarmiljön väldigt bra. Instrumenten är digitala men det mesta manövreras med lättskötta fysiska reglage. Utrymmena räcker för fyra vuxna med packning. Bagageutrymmet är praktiskt lådformat om än inte jättestort.

Priset är högt men utrustningen generös och antalet hästar som trängs under huven fler än hos konkurrenterna. Ekonomiska varningstecken finns. Uddamärken har ofta haft svårt att hålla andrahandsvärdet och hög bränsleförbrukning ger förutom bensinnotorna även en skatt på 7 046 kr/år under de första tre åren.

Plus: Prestanda, förarmiljö, lättkörd.

Minus: Kostnader, däckbuller, detaljkvalitet.

Vad nytt? Seat Ateca med lätt förklädnad och maffig motor.

För vem? GTI-entusiaster som mognat en smula.



De olika körlägena kan även väljas från pekskärmen.
Mediasystemet är standard och inrymmer också navigation och telefonspegling.

Cupra Ateca 2.0 TSI300 4Drive DSG7

Pris, från kr:	419 900.
Svensk lansering:	Säljs nu.
Mått, cm:	L 438/B 160/H 184. bagagevolym, l: 485.
Tjänstevikt, kg:	1 615. Max släpvikt, kg: 2 100.
Motor:	Tvärställd fyrcylindrig direktinsprutad bensinmotor med turbo. Volym: 1 984 cm3. Max effekt 300 hk vid 5 300 v/min. Max vridmoment 400 Nm från 2 000 v/min.
Kraftöverföring:	Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdrift.
Prestanda:	Toppfart 247 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 5,2 s.
Deklarerad förbrukning:	8,5 l/100 km.
CO2-utsläpp:	192 g/km.
Konkurrenter:	Jaguar E-Pace, Volvo XC40, Lexus UX, Mercedes GLA, Mini Countryman, BMW X1, Audi A3.



En liten lasttröskel irriterar men utrymmet är praktiskt lådformat och 485 liter bagage får plats.



6. Film: Se Porsches elbil Taycan byggas i Zuffenhausen, precision i högsta klass

Av Pär Brandt Publicerad 2019-10-04, 18:13

Luta dig tillbaka och njut av Porsches noggranhet, från första punktsvetsen till sista slutkollen. Man kan inte annat än älska bilfabriker!



Geografiska begränsningar gör att fabriken i Zuffenhausen är "trångbodd". Dessutom får man inte bygga på höjden, då det behövs luftcirkulation ned till Stuttgart. Stora delar av nya fabriksdelen för Taycan grävdes ned i marken för att få tillräcklig volym.

Porsche har byggt en helt ny fabriksanläggning till Taycan, vilket i sig är en bedrift eftersom området redan är så fruktansvärt trångt. Karossverkstaden delas mellan Taycan och åttonde generationen 911.

Eftersom det är en elbil som byggs har speciell vikt lagts vid att göra produktionen CO_2-neutral och så miljöskonsam som möjligt. Totala ytan för Taycan-fabriken mäter 170.000 kvadratmeter.

Produktionen av Taycan startade officiellt 9 september och bygget av den nya fabriken inleddes 2015. Produktionen av Taycan har skapat 1.500 nya arbetstillfällen, men för några veckor sedan kom beslutet att anställa ytterligare 500 bilbyggare för att öka produktionen och möta den höga efterfrågan.

Zuffenhausen är helig mark för Porsche. De första prototyperna till Volkswagen Typ 1 byggdes 1937 i ett garage i Zuffenhausen. Hit kom de första 500 356-karosserna 1950, tillverkade av Reutter & Co i Stuttgart. Den riktiga serieproduktionen kunde rulla igång, under ledning av Ferry Porsche. I Zuffenhausen har 911:orna alltid byggts, liksom en del andra modeller som kommit och gått.



Här ser vi "bröllopet" där drivlinan lyfts upp och "in i" karossen, ett klassiskt moment i en bilfabrik.

Längre ned på sidan finns filmen från Porsche som visar hur Taycan produceras. I listan här under lyfter fram några intressant moment, speltiden är angiven med minuter och sekunder.

1:38 Inledningsvis kan man se hur en hel flock med ABB-robotar kastar sig över Taycan och sätter dit nödvändiga punktsvetsar. Samma moment fast ur en annan vinkel finns vid 3:25.

4:10 I sekvensen efter ser vi hur vissa karossdelar limmas och nitas, istället för att svetsas. Audi och Jaguar Land Rover använder mycket lim/nit i sina karosser, Ferrari gillar svetsning bättre men har en speciell svetsteknik med låg temperatur och många olika legeringar.

6:10 Det är förvånansvärt mycket manuell handpåläggning på karossen innan allt är perfekt inför lackeringen.

6:58 Den färdiga karossen går igenom en serie av "badkar" som avfettar plåten inför lackeringen. Här gäller det att konstruktionen är rätt utförd så att avrinningen fungerar.

10:16 Ett par jättelika "polermaskiner" ger den rätta finishen innan det är dags för nästa steg i lackeringen att ta vid (10:40). Lackeringen sker i många steg, i filmen är processen förkortad. Robotarmarna har en röd, utbytbar "kroppsstrumpa" över sig för att skydda från färgdimman.

13:46 Kontroll av den färdiglackerade bilen. Starka lysrör underlättar inspektionen och ger raka, upplysta streck i plåten som obönhörligen avslöjar ojämnheter och dammkorn. Här är det verkligen en handgriplig kontroll av lacken, med bomullsvantar.

15:18 Elmotorerna monteras hos Porsche. Flera av komponenterna levereras av italienska Magneti Marelli.

18:02 Ett tydligt exempel på hur snett man kan hålla ett torx-verktyg och det går ändå bra att styra rätt och uppnå korrekt moment. Älska torx!

18:27 Här inleds någon typ av test av elmotorn. Ser ut som en funktionskontroll innan elmotorn går vidare och monteras i Taycan.

20:05 Monteringen av alla komponenterna har börjat och i den här filmsekvensen har man redan kommit en bra bit i arbetet. Bilen sitter i en rund vagga som går att vrida runt för att få en bekväm arbetsställning. Liknande system har Ferrari.

21:02 Rätt tatuering för en bilbyggare!

21:23 Monteringen av instrumentbrädan inleds, i momentet innan har den skjutits in genom den ena dörröppningen. Instrumentbrädan kan alltså inte vara större än att den går in genom

öppningen. Alla komponenter på instrumentbrädan är färdigmonterade utanför bilen, vilket förstås är betydligt lättare än att ligga på knä och göra jobbet inne i bilen. En skojig detalj i sammanhanget är hur få skruvar som behövs för att fixera instrumentbrädan. Hittar du dessa i din egen bil är det bara att lossa och rycka till, så ligger brädan på golvet! Eller förresten, testa inte detta hemma…

22:01 Glastaket läggs på plats och robotar gör jobbet. Inga tunga lyft för bilbyggarna och roboten är aldrig bakfull. Rakt varje gång.

23:21 Batteripaketet kommer serverat, på en självgående truck. Betydlig säkrare än när en mänsklig, missförstådd F1-förare (= truckförare) gör jobbet.

25:10 "Bröllopet" inleds. I stort sett alla biltillverkare använder samma princip där hjulupphängning och motor – monterat som en enhet – lyfts upp i karossen underifrån. I det här fallet är det elmotorer och ett stort batteripaket, men principen är densamma.

25:54 Stolarna lyfts in, först liggande och därefter vrider roboten upp stolen till rätt position.

25:40 Den här scenen finns med i alla filmer från bilfabriker. Emblemet i fronten läggs på plats.

26:50 Ett litet skaktest med ojämna rullar under hjulen. Skulle ett skruvförband vara glömt eller löst åtdraget (eller något ligger löst) får man en första, skramlande indikation. Hos många bilfabriker finns det ett liknande skaktest direkt utanför fabriksporten, en kort och väldigt ojämn vägsträcka på något hundratal meter.

27:52 Slutinspektion av lack, yttre detaljers montering och även inredningen. Återigen med hjälp av "streck" från många lysrör. Finns det dammkorn i klarlacken går de som regel att polera bort. Ett visst antal bilar tas åt sidan för en mycket noggrannare stickprovskontroll där stora delar av bilen demonteras för att se om allt arbete utförts korrekt.

FILM: ***https://youtu.be/yNowAuiTvEE***



Prov: Porsche Taycan Turbo S – jungfruturen visar om själen finns kvar i första elbilen
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Film: Alrik Söderlind provkör Porsche Taycan Turbo S och jämför med Tesla Model S
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



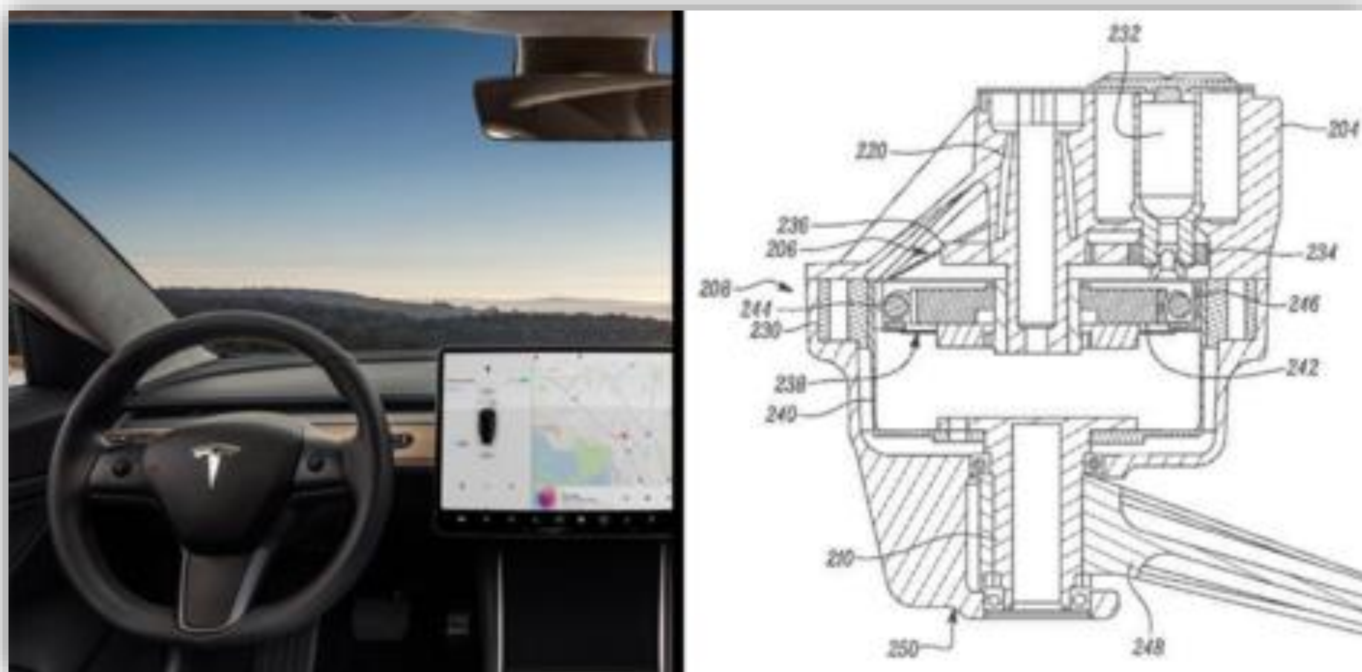
Pär Brandt

RECHARGE

7. Tesla växlar upp: Här är nya patentet

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-10-04, 11:31

Tesla verkar ha satt in en teknikoffensiv. Bara för ett par veckor sedan rapporterade vi om Teslas patent på en ny typ av vindrutetorkare. Och nu är det dags för nästa patent-ansökan.



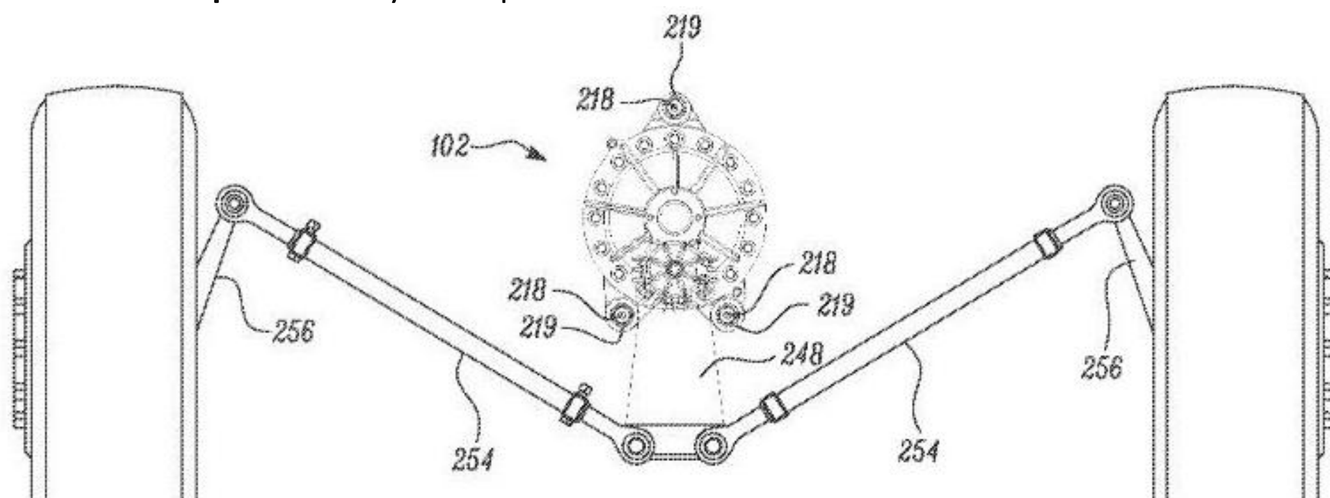
Denna gång handlar det om en ny, effektivare styrservokonstruktion, skriver electrec.

Enligt patentansökan ska denna konstruktion vara både mindre och lättare än liknande system som redan finns på marknaden.

"Styrsystemet är en kompakt enhet som upptar mindre utrymme jämfört med andra system på marknaden. Dessutom behöver systemet ingen större mängd extra elektricitet för att fun-gera", skriver Tesla i ansökan.

Ingenjören bakom konstruktionen ska vara Mark Kaufman, som också ligger bakom en del av mekaniken i "måsvinge"-dörrarna i Tesla Model X.

Här är bilderna på Teslas styrservopatent.



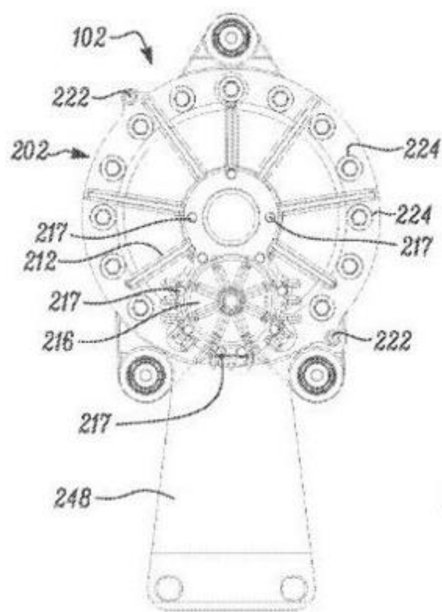


FIG. 2A

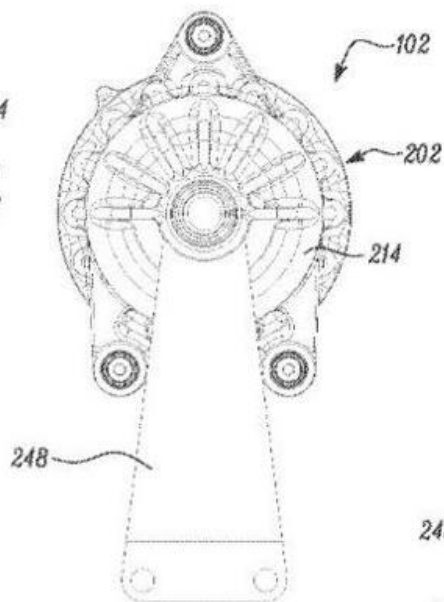


FIG. 2B

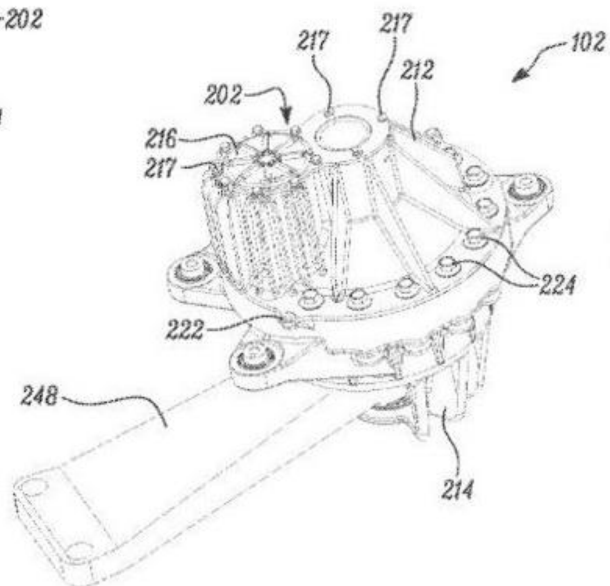
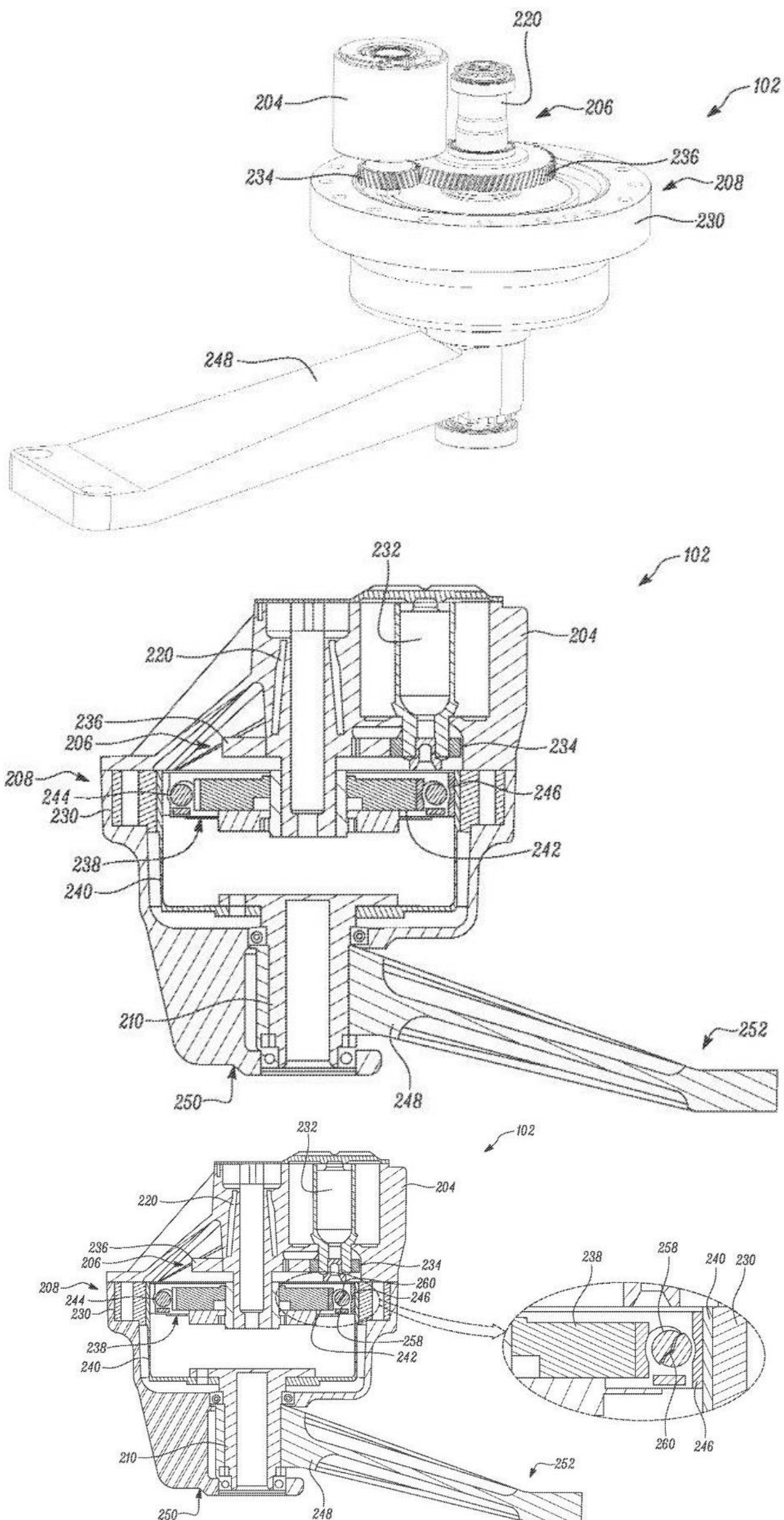


FIG. 2C

220
226
230
102
206
218
219
204
228
208
218
219
226
218
219
248
214

FIG. 3



[Tesla tar patent på elektromagnetiska, radiella vindrutetorkare – kan debutera på Roadster]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Däckövervakning 2.0

Publicerad I 2019-10-02 10:08

Text Maria Dahlin

Continentals uppfinning kan justera däcktrycket under färd och på så vis sänka CO_2-utsläpp.



Däcktillverkaren Continental har visat vad de kallar för framtidens smarta däck. De har ett avancerat system inbyggt, kallat C.A.R.E. Det står för ”Connected, Autonomous, Reliable, Electrified”.

Sensorer i däcken håller konstant koll på mönsterdjup, eventuella skador, temperatur och lufttryck. Med hjälp av centrifugpumpar kan däcken fyllas på med luft medan bilen rullar. Detta ska motverka den förändring av lufttryck som kan uppstå om man kör i varma eller kalla väderförhållanden.

– Överflödig komprimerad luft lagras i en inbyggd tank och PressureBoost-tekniken använder dessutom luften för att snabbt anpassa däcktrycket till olika körsituationer, säger Per Linder, produktspecialist på Continental Sverige.

Att däcktrycket justeras under färd ska enligt Continental kunna hjälpa till att sänka utsläppen av koldioxid, CO_2.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Elbilar har rekordhögt andrahandsvärde

Mattias Rabe

4 oktober 2019

Begagnade elbilar blir allt mer populära samtidigt som de är ganska få, det har drivit upp priserna på begagnatmarknaden. Begagnatpriserna är nu på rekordnivå.



Det är Wayke, bilhandlarnas egen annonssajt på nätet, som har räknat på det här med elbilars begagnatpris. De har analyserat aktuellt utpris på över tio tusen elbilar av årsmodell 2016 och jämfört med samma bilars nybilspriser 2016. Anledningen till att de valt att titta på tre år gamla elbilar är för att elbilar i genomsnitt byter till ägare nummer två efter just tre år.

Deras undersökning visar att genomsnittspriset för begagnade elbilar har stigit kraftigt på senare tid. Sedan bonus/malus-skattesystemet, som premierar utsläppssnåla och -fria bilar medan andra straffbeskattas, infördes (1 juli 2018) har det genomsnittliga priset ökat med 30 procent. Bara det senaste året har priserna ökat med 25 procent.

Orsaker som pekas ligga bakom den ökande prisbilden är ett stort utlandsintresse för svenska, begagnade elbilar på grund av Sveriges svaga valuta, men framför allt att tillgången är begränsad.

– Svenskarna verkar allt mer redo att byta till elbil men producenterna hänger inte med. Det är brist på både nya och begagnade elbilar vilket är den främsta orsaken till att priserna ökar, säger Waykes vd Martin Fransson.



Gamla elbilar står sig bra ekonomiskt sett. Av de tre bilarna på bilden är det den i mitten som sticker ut med en topp fem-placering i listan nedan.

I Waykes statistik är det framför allt Tesla som sticker ut ur mängden.

– Tesla har på det stora hela visat sig rulla betydligt längre än vad många först trodde men priset har framför allt med den begränsade tillgången på nya bilar tror jag. Det ska bli intressant att se vad som händer med andrahandspriset när Tesla-produktionen ökar samtidigt som tillgången på elbilar blir betydligt större överlag, säger Martin Fransson.

Teknikens Världs ekonomikalkyler som ni kan ta del av i alla våra test bekräftar Waykes statistik, att elbilarna står sig starka på begagnatmarknaden. Elbilarna har efter tre år (6 000 mil) oftast 60-70 procent kvar av nybilsvärdet vilket få andra bilar med annan drivlineteknik når upp till (hybrider och laddhybrider ligger också väldigt bra till).

Ett exempel är GLC och EQC, Mercedes mellanstora suv och deras motsvarighet med elektrisk drivlina (de båda bygger på samma plattform). En Mercedes GLC 220 d 4Motion har kvar knappt 54 procent av sitt nybilsvärde efter tre år medan en Mercedes EQC 400 4Matic har kvar drygt 67 procent av sitt.

Nedan ser vi topp fem av elbilarna som bäst behåller sitt värde som begagnade, enligt Waykes statistik.

Modell	**Värdetapp per tusen mil (%)**	**Halverat värde (mil)**
Tesla Model S	4	15 839
Tesla Model X	5	13 941
Hyundai Ioniq Electric	10	6 502
Kia Soul EV	10	6 308
Volkswagen e-Golf	10	6 297

Mattias Rabe



10. Husbilen får 10 gånger högre skatt än tung lastbil

Redaktören bytbil

2019-10-04

"Miljötänket är fullkomligt obegripligt"





Suvar och husbilar kan ha tio gånger högre skatt än en tung lastbil.
En liten husbil kostar 28 000 kr per år medan en tung lastbil endast kostar 2 230 kr.
– Det är orimligt. 85 lastbilar i fjärrtrafik släpper ut lika mycket CO2 som 6000 husbilar, säger Alf Ekström, vd på Kabe.

Den 1 september infördes den nya och strängare mätmetoden för förbrukning och koldioxid-utsläpp, WLTP, för husbilar. Samma sak införs för personbilar från årsskiftet.

Övergången innebär mycket högre fordonskatt för den som köper en ny husbil, i vissa fall en dubblering till 28 000 kronor per år.

Men även tunga personbilar, som suvar, drabbas hårt av nya mätmetoden WLTP. Exempelvis får en Porsche Cayenne S drygt 20 000 kr i skatt.

Nu visar beräkningar som Bytbil tagit del av att en stor lastbil som släpper ut dubbelt så mycket CO2 har en tiondel så hög skatt jämfört med en husbil.

Enligt Volvo lastvagnar släpper en lastbil ut ungefär 650 gram CO2/ kilometer medan en genomsnittlig husbil släpper ut ca 325 gram CO2/ kilometer.

En distributionslastbil (vanlig lastbil) på 3,5 ton upp till 12 ton har en skatt på 2 230 kr per år i skatt. Och en lastbil som väger 20 ton har cirka 12 000 kr i skatt per år – inte ens hälften jämfört med en nyregistrerad husbil.

– Den här testcykeln WLTP- är anpassad efter personbilar. Hela beslutsunderlaget för att beskatta efter CO2-utsläpp är felaktig, säger Alf Ekström, vd på Kabe.

– Varför ska en husbil som egentligen är ett semesterfordon vara det hårdast beskattade fordonslaget i Sverige?

– Jag har försökt förklara för politiker att 85 lastbilar i fjärrtrafik släpper ut lika mycket CO2 som 6 000 husbilar. När man bor i en husbil är påverkan på miljön avsevärt lägre än när man bor på hotell. Och ändå straffbeskattas husbilar.

Alf Ekström får medhåll av motorjournalisten Robert Collin, som menar att en genomsnittlig husbil inte ens kör 700 mil på ett år.

– Ändå ska husbilar straffbeskattas mer än något annat fordon.

Och Collin skickar en tydlig pik till Transportstyrelsen:

– Nu har byråkraterna visat att de kan vara både fantasilösa, enfaldiga och illasinnade på en och samma gång.

Bytbil har sökt miljöminister Isabella Lövin för en kommentar.

Snabbfakta – så har husbilar beskattats

Juni 2018 – före bonus-malus.

Skatt: 7000 kr

Husbilar betalar skatt enligt ett koldioxidbaserat skattesystem. Den mätmetod som används heter NEDC men inga husbilar testas rent fysiskt. För husbilar görs inte mätningar på varje enskilt fordon eftersom serierna är korta och rent praktiskt är det är svårt göra exakta mätningar eftersom utrustning, vikt och motorval och andra parametrar gör varje husbil närmast unik.

Juli 2018 – bonus-malus införs.

Skatt: 14 500 kr (De tre första åren)

Vid halvårsskiftet 1 juli 2018 införde Sverige det skattesystem som kallas bonus-malus vars syfte är att uppmuntra bilköpare att välja alternativ som släpper ut lite eller ingen koldioxid.

Fordon som släpper ut mer får betala mer och vice versa. Problemet är att det inte finns några bonusfordon att välja på just nu på husbilsmarknaden. Skatten baseras fortfarande enligt samma ”skäliga grund”.

När koldioxidvärdet stoppas in i bonus-malus-formeln blir skatten ungefär 100 procent högre (vissa variationer mellan olika fordon förekommer).

September 2019 – ny skatt igen: 23 000–28 000 kr (de tre första åren).

Från första september 2019 beskattas husbilar med WLTP-värdet.

Det innebär att det teoretiskt sett kan stå tre i princip identiska fordon bredvid varandra i en bilhall – med olika skattekostnader som totalt för de tre första åren kan bli: 21 000 kr, 45 000 kr eller 72 000 kr.

(Vissa fordon kan registreras med NEDC-baserad Bonus-malus-skatt till och med 31/12 2019.)

På Skatteverket finns en tabell där du själv kan se skatten för alla fordonstyper:

Redaktören bytbil

ALLT OM BILAR

11. Ladda ned körkortet i mobilen – lanseras i Norge

Av Mattias Rabe Publicerad 4 okt 2019 13:30

Sedan ett par dagar tillbaka har alla norrmän möjlighet att ladda ner sitt körkort till sin mobiltelefon. Norge är första landet i Europa med tekniken, men inte först i världen.



Sedan den 1 oktober i år kan 2,2 miljoner norrmän ladda ner sina körkort till mobiltelefonerna, så länge de har Android- eller iPhone-lurar. Skulle de bli tvingade att visa upp körkortet vid exempelvis en poliskontroll är det bara att ta upp telefonen ur fickan och visa den digitala versionen av körkortet på mobilens skärm. Det vanliga körkortet behöver en förare av ett motorfordon inte ha med sig.

Norge är inte ensam med att utveckla digitala körkort, men Statens vegvesen, norska motsvarigheten till svenska Transportstyrelsen, tror att landet är först att lansera tekniken i Europa.

Finland först i världen

Finland blev först i världen när de i fjol lanserade ett digitalt körkort, men det ersatte inte det traditionella körkortet på samma sätt som i Norge.

Projektet och utvecklingen påbörjades för tio månader sedan. Med svenska ögon sett imponerande snabbt. Norrmännen menar att landets körkortsregister redan från början var modernt och funktionellt och därmed lämpade sig väl för den digitala riktningen.

Det norska digitala körkortet gäller bara i hemlandet eftersom det än så länge saknas lagar inom EU och EES som stöder körkort i digital form. Körkortet gäller endast i trafiken, en norrman kan således (ännu) inte legitimera sig med det i andra sammanhang.

Feber

12. Målet: att bygga världens vackraste bil

Av Bobby Green 2019-10-04 kl 15:20

Det här är Krugger FD



Fred Krugger är namnet på en herre som bygger högst customiserade motorcyklar. För ett tag sedan började han även att fila på en bil och nu är den klar 2,5 år senare. Den kallas för FD och som vi kan se är det en bil för självviska som inte är rädda för att få flugor i munnen.



Karossen är i aluminium och formerna sägs vara inspirerade av bilarna på 30-talet varvat med moderna sportbilar som finns idag. Vikten på ekipaget anges till 1250 kilo och under skalet lurar en Bentley-W12:a som ger hela 750 hästar.

Bilen kommer att visas upp på Zoute Grand Prix den 11 oktober för att därefter ställas ut på Brussels Motor Show. Bilder från byggets gång hittas på länken nedan.

via Newmobilityprojetfd.krugger.be +







Feber

13. Lilla Isetta smugglade nio personer genom Berlinmuren

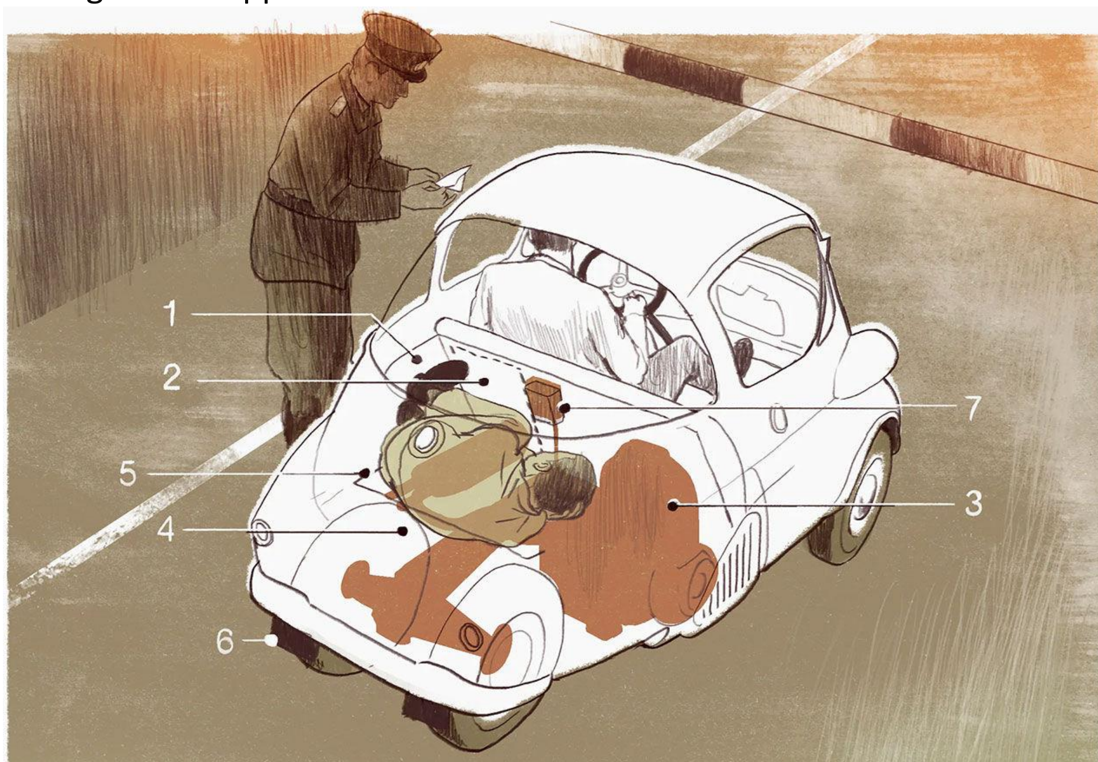
Av Bobby Green 2019-10-04 kl 20:00

Nu berättar BMW om händelsen



FILM: https://youtu.be/bkho0RB0zz0

Denna månad är det 30 år sedan Berlinmuren föll. När muren väl fanns på plats så var det många som ville ta sig från öst-sidan till väst-sidan då det var lite trevligare där. Att ta sig genom muren var dock inte helt enkelt, men några som lyckades var nio stycken personer i en liten BMW Isetta - dock bara en åt gången. Nu väljer BMW att berätta historien om händelsen och den är ganska imponerande. Klaus-Günter Jacobi byggde om sin bil så att en person kunde få plats bakom stolarna och gömma sig där även om det var riktigt tight, och det var ingen som upptäckte detta.



Klassiker

14. Grattis AMC Gremlin!

Publicerad 10 oktober 2009

Varje dag firar Klassiker ett nytt namnsdagsbarn i bilvärlden. I dag när Harry och Harriet gratuleras, påminner vi om Gremlin!



Det engelska ordet gremlin betecknar ett ondskefullt litet troll som ställer till med fel och krångel i motorer och annan mekanik, ungefär som buggar i datorer.

Att kalla en bil för Gremlin borde vara att utmana ödet men det hindrade inte American Motors.

AMC Gremlin var en säregen skapelse som först inte alls togs på allvar, särskilt som den introducerades den 1 april 1970. Den hade skapats genom att korta hjulbas och bakre överhäng på kompaktbilen Hornet.

Resultatet blev en bil av ungefär samma längd som en VW men med ett minimalt baksäte och en gigantisk motorhuv.

Gremlin lanserades som USA:s första sub-compact och förekom Ford Pinto och Chevrolet Vega som skulle debutera ett halvår senare, vilket naturligtvis AMC visste.

Kanske namnet Gremlin rent av valdes för reta giganterna GM och Ford men försäljningen av Gremlin kom igång på allvar först när segmentet sub-compact blivit etablerat av att Vega och Pinto kom in på scenen.

Till och med dörrarna var Gremlin identisk med Hornet och erbjöds med samma motortyper, sexor på 199, 232 respektive 258 CID men från 1972 också med AMC:s V8 på 304 CID.

Konkurrenterna från GM och Ford hade fyror och att Gremlin hade så stora motorer blev ett handikapp när den första energikrisen satte in 1973.

Först under modellens två sista år, 1977 och 1978, kunde AMC erbjuda en fyra och det var en tvåliters motor som köptes från Audi i Tyskland. Den motorn fanns också i VW:s transportbilar och i Porsche 924 och har inte det bästa rykte för vibrationsfri gång.

AMC använde därför mycket mjuka motorfästen och Gremlinägarna förskräcktes när de öppnade huven och såg hur motorn hoppade och skakade på tomgång.



Med lång motorhuv och kort kupé var proportionerna minst sagt udda.
Frågan är vilken som underligast, Gremlin eller dess efterföljare Pacer.

V8:an på fem liter var nedtrimmad till 112 bhp så det fanns utrymme för effektökning innan avgiftningen satte in hade motorn i andra modeller utvecklat 210 bhp.



En ny grill kostades på inför modellåret 1977. Gremlin letade sig också till Sverige och överlevare är idag eftersökta av dem som vill ha något ovanligt.



Denna 77:a har det populära X package som bestod av falska mag wheels, stripes, bucket seats, rails, spoiler etc. Den har också denimklädsel och den fyrcylindriga Audimotorn på 88 SAE netto. Sista året för Gremlin var 1978 och då gick den parallellt med Pacer.

Läs mer om: AMC Gremlin

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

15. Spansk satsning på nytt team i Formel 1…

Skrivet den 3 oktober 2019, klockan 17:00 | 97 kommentarer



Ett nytt team i Formel 1 kan bli aktuellt från 2021

En satsning på ett nytt team i Formel 1 har dykt upp idag där flera medier skriver om ett spansk försök att få ett team på Formel 1-gridden till 2021. Det är en satsning länkad till nuvarande Formel 2-teamet Campos racing som är aktuell där Adrian Campos tillsammans med delägaren Salvatore Gandolfo nu ämnar använda det nya reglementet med tillhörande budgettak för att komma till start och pengarna sägs komma från Monaco Increase Management, ett bolag som ägs av Gandolfo och där Daniele Audetto finns med som rådgivare, Audetto med erfarenhet från bl a Ferrari, Arrows och senast Super Aguri. På förarsidan sägs Pascal Wehrlein vara aktuell även det känns väl tidigt att prata om förare innan vi ens vet om det finns något team att köra för.

Dagens besked har tagits emot med viss skepsis, FIA-presidenten Jean Todt sa t ex i Singapore att inget team som visat intresse så här långt är på samma nivå som Haas när de valde att ansluta. Satsningen säger sig dock vara i långt gångna förhandlingar med existerande team och motorleverantörer för bästa tänkbara partnerskap inför 2021.

Svårt att ha någon riktig uppfattning om allvaret i detta, det är en enorm utmaning att starta ett helt nytt team även om det sker med lite nya förutsättningar från 2021. Fortfarande handlar det om stora pengar och de måste ju fram innan man på allvar kan säga något om framtiden. En annan satsning under namnet Panthera Team Asia har också visat intresse men har av Ross Brawn fått rådet att vänta till 2022 vilket nog kan vara klokt då det nya reglementet har fått ett år på nacken om tydligare kan ge en indikation om vad som krävs.

Hemma i Sverige laddar man för fullt för finalhelgen på Mantorp som dock ser ut att bli en kylig historia. Om du ändå tänker åka dit så kan du bl a får se unga stjärnskottet Rasmus Lindh köra gästbilen i Porsche Carrera Cup Scandinavia. Ska bli kul och se vad han går för i en ”vanlig” bil och motståndet är det verkligen inget fel på. Mästerskapsfighten står mellan Lukas Sundahl och Robin Hansson där Sundahl kommer till Mantorp med 18 poängs ledning g med två race kvar att köra.

Sundahl var i ett liknande läge 2018. Då åkte han till finalen på Mantorp Park med 15 poängs försprång på Roar Lindland.

– En repris från i fjol hade varit fint, säger Sundahl, som vann båda racen då och inte gav Lindland en chans i kampen om titeln.

– Men det känns lite jobbigare att lyckas med det den här gången. Robin är riktigt grym och snabb och i år tillkommer dessutom flera vassa förare i finalen. Därför ser det lite tuffare ut att fixa en ny dubbelseger.

Robin Hansson är inne på samma linje.

– Det är ingen idé att hetsa upp sig utan jag tar den här racehelgen som den kommer. Det har svängt mycket under säsongen och kan svänga igen. Allt kan hända och därför kan man inte lägga så mycket vikt vid spekulationer om hur det kommer att gå. Jag kan tvingas bryta redan i den första kurvan och det samma kan hända Lukas. Det är tyvärr så det är, säger Hansson, som resonerar så här med anledning av att han har 18 poäng att ta ikapp:

– Jag funderar inte över det. Det är bättre att köra och låta det rulla in. Jag kan inte göra mer än att vinna båda racen.

För att göra det kan Hansson tvingas ta en del risker.

– Jag är övertygad om att Robin kommer att ge allt och eftersom han inte har jättemycket att förlora kommer att ladda för fullt, ta chanser och risker och allt. Han vill självklart vinna och kommer att vara riktigt snabb, säger Sundahl.

När vi frågar Hansson hur han tror att Sundahl kommer att agera svarar han:

– Det struntar jag egentligen i om jag ska vara helt ärlig. Det är upp till honom att sköta sitt och för mig att sköta mitt.

Finalfältet är också kryddat med en rad mycket kompetenta förare. Oscar Palm och Kevin Kleveros, som var med redan på Rudskogen senast, är tillbaka och får som sagt, på Mantorp Park, sällskap av USA-satsande talangen Rasmus Lindh (kör Porsche Sveriges gästbil), trefaldige Porsche Carrera Cup-mästaren och dubble rallycrossvärldsmästaren Johan Kristoffersson samt Henric Skoog och Richard Wagner från tyska Huber Racing.



Mycket ögongodis på Mantorp i helgen,
bl a Porsches Formula E-bil Porsche 99X Electric

Porsche Carrera Cup Scandinavia mönstrar tävlingarnas största startfält, men även i depån kommer det tyska märket troligtvis att dominera. I sociala medier och via återförsäljare har Porsche nämligen erbjudit Porsche-ägare fri entré och gratis parkering inne på området. Intresset har varit stort och 1000 bilar och dubbelt så många Porsche-entusiaster väntas till Mantorp Park.

I utställningen Porsche Expo kommer dessutom flera mycket exotiska racerbilar att visas upp för allmänheten. Porsche 935, fabriksracern Porsche 911 RSR och den helt nya Formula E-bilen, Porsche 99X Electric. Bara att få se Formula E-bilen kan vara ett besök på Mantorp i helgen.

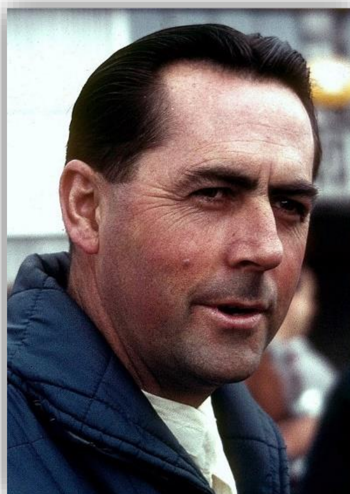
Väljer du att stanna hemma i TV-soffan är det inget problem, båda racen från PCCS sänds nämligen LIVE på lördag i Viasat Motor och Viaplay. Race 1 med start 11.00, sändningen från race 2 drar igång kl 14.00.

Feber

16. Ny dokumentär om racerföraren Jack Brabham

Av Bobby Green 2019-10-08 kl 19:20

Här är trailern



FILM: ***https://youtu.be/TRNHQ7IJbFM***

Karriären för den australiensiske racerföraren Jack Brabham dokumenteras i en ny film som har premiär den här veckan på Brisbane International Film Festival. Jack studerade till ingenjör för att sedan arbeta som flygplansmekaniker i Royal Australian Air Force under andra världskriget. Han började därefter med racing i sitt hemland för att senare flytta till Europa och där jobba sig upp till att bli Formel 1-förare. Han blev den första F1-mästaren från Australien och efter säsongen 1970 la han av. 2014 dog han stillsamt i sitt hem 88 år gammal.

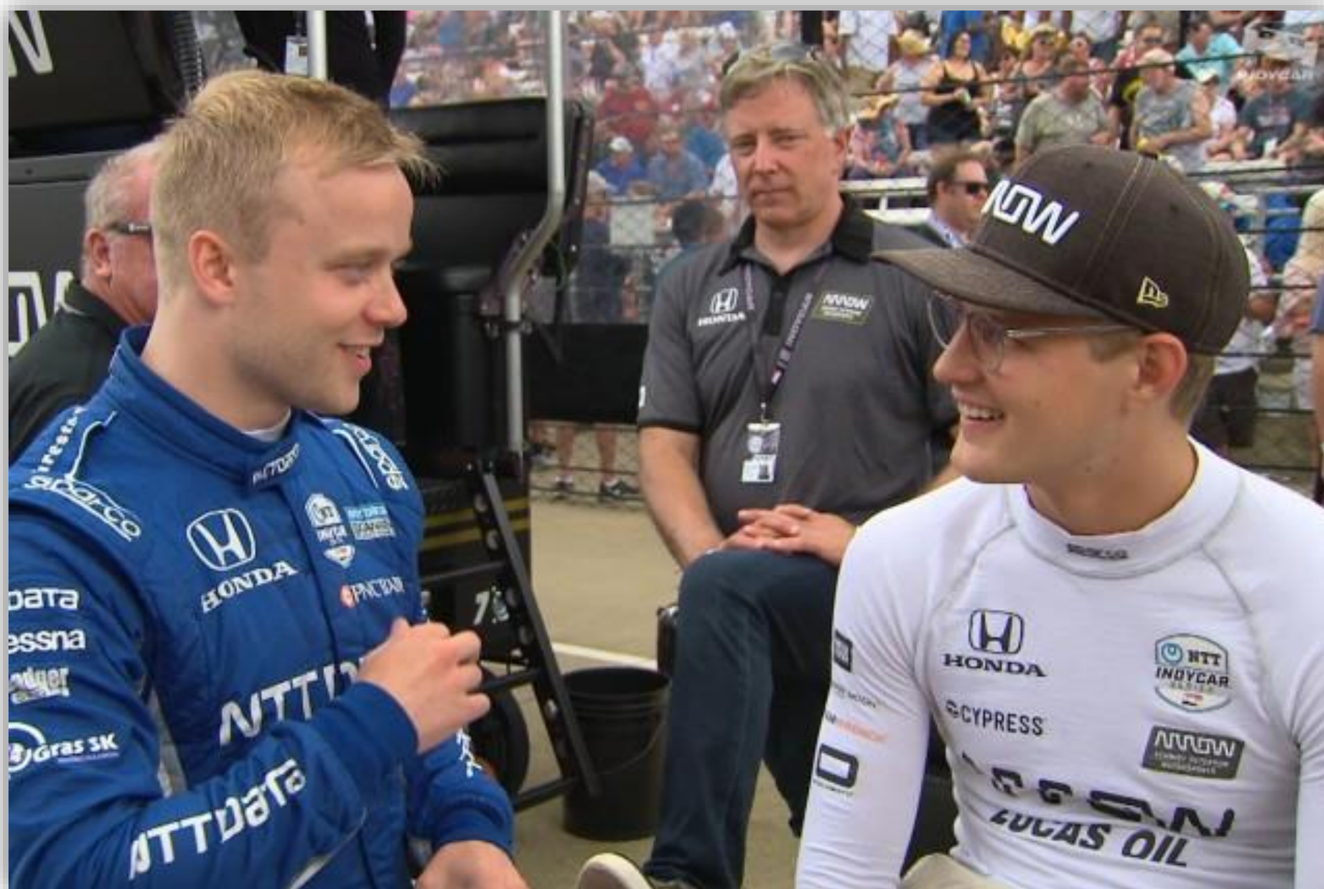
I dokumentären får vi se arkivfilm från Jacks racingkarriär blandat med intervjuer från racinglegendarer som Jackie Stewart, Stirling Moss, John Surtees och Mark Webber. Filmen som kort och gott heter Brabham kommer att släppas i Australien och Nya Zeeland först i februari nästa år. Om den även dyker upp internationellt är oklart just nu.

motorauthority.com +

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

17. Marcus Ericsson klar för Chip Ganassi Racing 2020…

Skrivet den 8 oktober 2019, klockan 21:12 | 87 kommentarer



Dubbelt Sverige hos Chip Ganassi Racing 2020

Ryktet har gått någon vecka eller så att Marcus Ericsson eventuellt skulle kunna vara aktuell för en plats i Felix Rosenqvist team Chip Ganassi Racing till 2020. Detta var något många skulle bli glada åt men som väldigt få vågade hoppas på. Nu ikväll kom dock beskedet som jag tror skakar om delar av indycarvärlden ändå, att Marcus Ericsson kör en tredjebil för Chip Ganassi Racing kommande säsong.

Riktigt roligt för Ericsson att få chansen ett år till, dessutom i ett av seriens absoluta toppteam. Chip Ganassi har redan en väldigt bra föraruppställning med flerfaldige mästaren Scott Dixon tillsammans med ”rookie of the year 2019” Felix Rosenqvist. Jag tror teamet sneglat mot en tredje bil igen efter att ha gått ner från fyra till två bilar inför 2018 för att stärka sig mot Penske och Andretti som båda kör med fler än två bilar. När förutsättningarna för detta nu skapats ekonomiskt och personellt med nedläggningen av Ganassis GT-team kan valet av Ericsson bli riktigt bra. Uppställningen med Dixon, Rosenqvist och Ericsson låter i mina öron väldigt stark och kan Marcus dra nytta av den samlade erfarenheten i detta team plus en bil som bevisligen är väldigt snabb så kan detta bli riktigt bra totalt sett för CGR 2020

Här den intervju jag gjorde med Marcus Ericsson tidigare ikväll

Kör alltid med bästa motorolja. Vi rekommenderar för REX mopeder CASTROL

med VICTORIA och SACHS motorer

KVALITETSGARANTERAD * REX

REX SPORTMASTER & REX SACHSMASTER

SLUT